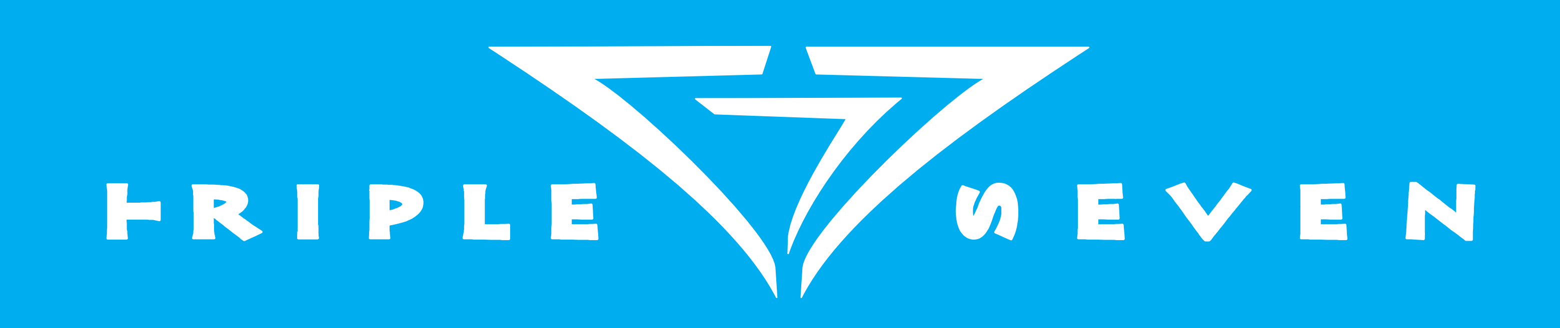
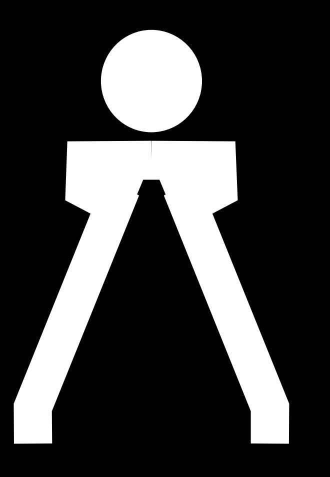

PAWN
EN
A
TRIPLE SEVEN



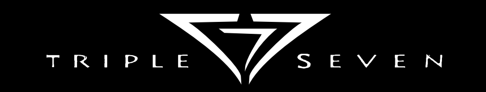
PAWN



Entrée en jeu EN/LTF-A

Manuel d'utilisation

Version 1.0, Date: 6.06.2014



Introduction

Bienvenue !

Bienvenue chez Triple Seven. Nous sommes heureux que vous ayez choisi de voler en PAWN, et nous savons que cette voile va vous amener en sécurité et avec facilité de la pente-école à la base des nuages. La Pawn est conçue pour la sécurité et la facilité maximum. Ainsi, elle est l'aile idéale des pilotes qui entrent dans le jeu de l'aventure du parapente. Elle sera à la fois votre première voile et la pure machine à plaisir que vous garderez de nombreuses années, pour vos premiers vols de distance ou toute autre dimension de notre activité que vous choisirez. Nous vous souhaitons de palpitantes aventures aériennes !

La missionTriple Seven

Notre but à terme est de produire des ailes de technologie innovante et de haute qualité dans toutes les catégories. Nous nous efforçons de développer les meilleurs parapentes présentant l'équilibre optimum sécurité/performances. Vos succès nous inspirent, notre but c'est votre réussite.

Manuel

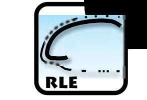
Ce document contient les instructions et les informations produit complètes afin de vous familiariser avec les caractéristiques principales de votre nouveau parapente. Vous y trouverez les conditions d'utilisation de l'aile et de sa maintenance. Cependant, son but n'est pas de servir de manuel d'apprentissage du vol et du pilotage. Ceci peut être réalisé et appris uniquement dans les écoles de vol libre, par des moniteurs qualifiés.

Il est important que vous preniez le temps de lire soigneusement ce manuel avant votre premier vol, car une profonde connaissance de votre équipement vous autorise à voler en sécurité et vous permet d'exprimer tout votre potentiel. Si vous vendez ou prêtez votre voile à un autre pilote, veuillez lui remettre ce manuel.

Après lecture de ce manuel, si l'utilisation d'un équipement Triple Seven reste confus à vos yeux, veuillez contacter votre revendeur ou votre moniteur, l'importation Triple Seven ou bien la marque elle-même. Ce manuel est sujet à modifications sans avis préalable. Donc pour avoir les toutes dernières informations concernant votre produit, veuillez utiliser le site www.777gliders.com

Sommaie

PAWN

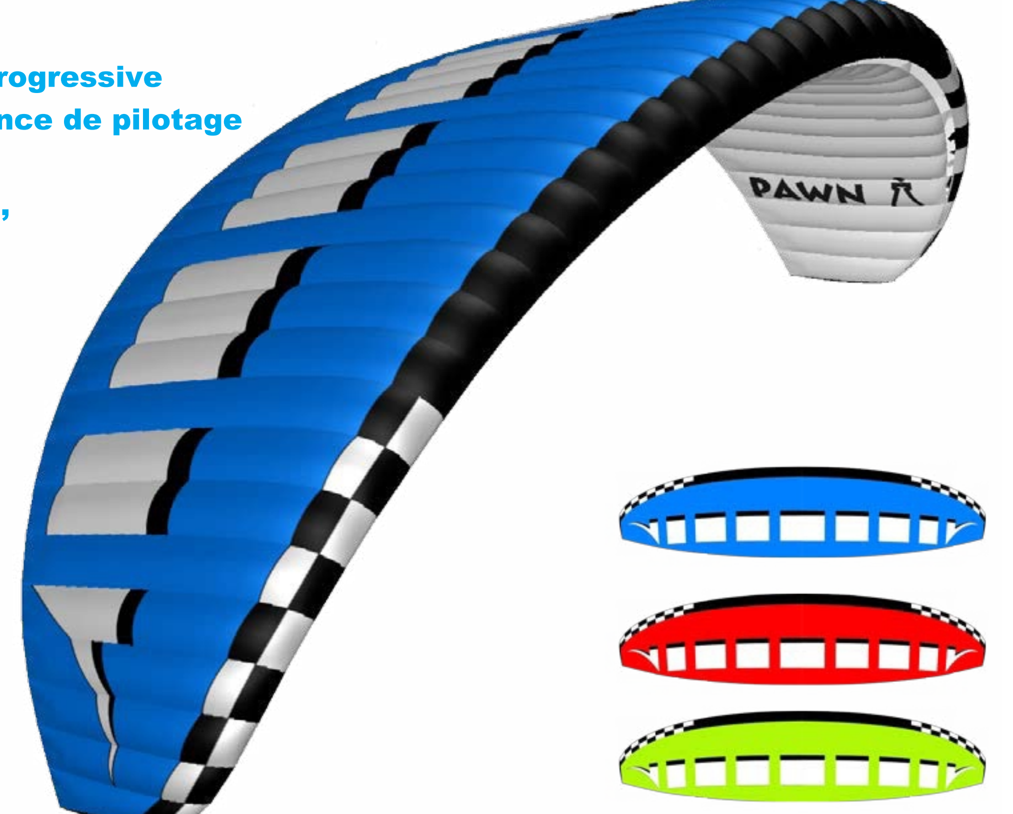






- »Décollage et atterrissage évidents
- »Contrôle aisé, maniabilité réactive et progressive
- »Aile équilibrée pour la plus grande aisance de pilotage
- »Solidité, robustesse et durabilité
- »Sharknose BPI, bord d'attaque renforcé, bord de fuite épuré, stabilos à faible trainée, suspentage optimisé.
- »Homologation EN-A, LTF-A

Sure et décontractée de la pente-école à la base des nuages.La Pawn est conçue pour le maximum de sécurité et de facilité en vol. C'est ainsi la voile idéale pour les pilotes qui viennent juste d'entrer dans le jeu de l' aventure du parapente Elle est conçue pour être votre première aile et aussi une pure machine à plaisir que vous conserverez de nombreuses années por vos premiers pas en cross ou bien dans toute autre direction que vous choisirez.





Réflexions du concepteur

Mon but avec la Pawn était de faire une aile école équilibrée aui aurait un parfait décollage ainsi qu'une grande facilité en vol et au poser. Pendant sa conception et son développement, nous collaborions en permanence avec les écoles et instructeurs afin d'échanger et d'améliorer l'aile. C'est avec la Pawn que nous avons décidé d'introduire la technologie Sharknose BPI en catégorie afin d'assurer confort et sécurité aux pilotes. La Pawn a une belle voute à la forme pure et présente un allongement sans exagération pour sa catégorie. La construction interne est très sophistiquée, avec les diagonales qui réduisent le suspentage et des mini-ribs pour affiner le bord de fuite. Toute la construction est optimisée pour le maximum de solidité et de durabilité en cas d'utilisation en école.

Urban Valič

La Pawn est une aile conçue pour les écoles, les débutants et les pilotes intermédiaires ainsi que les pilotes expérimentés souhaitant voler en toute décontraction. Elle est EN/LTF A. C'est une aile conçue pour la sécurité maximum qui ne sacrifie en rien le plaisir et les performances. Ainsi nos efforts ont aussi porté sur les capacités au vol de distance et nous sommes persuadés que les pilotes prendront beaucoup de plaisir à progresser dans l'activité et en deviendront les nouveaux maîtres.

Homologation

La PAWN a passé l'homologation EN A pour toutes ses tailles. Les résultats sont inclus à la fin de ce manuel.



Avant le vol

Composants

La PAWN est livrée avec son sac à dos, son sac interne, sa sangle, un T-shirt Triple Seven et une clé USB contenant ce manuel.

Prise de contact

Avant de vous précipiter sur le premier décollage, nous vous recommandons de prendre le temps de déballer et de tester votre équipement sur une pente-école. Vous ne serez ainsi ni pressé ni distrait et vous pourrez correctement mener à bien votre première prévol.
Le sol devrait être régulier, sans obstacles et le vent léger. Ceci vous permettra de tranquillement gonfler l'aile et de vous familiariser avec ses réactions durant le travail au sol. Bien que tout parapente Triple Seven doive être testé par son revendeur avant livraison, un pilote responsable assurera lui-même sa propre prévol.

Etalez et préparez votre aile normalement. Profitez de cette opération pour observer le tissu ainsi que tout matériau, à la recherche d'anomalies.
une fois terminée l'inspection de la voile, passez aux élévateurs et arrangez les suspentes. Regardez si les maillons des élévateurs sont bien fermés. Identifiez et démellez chaque élévateur ainsi que les suspentes, sans oublier les suspentes de frein. Attachez vos élévateurs dans le bon sens aux mousquetons de la sellette, recherchez d'éventuels twists et assurez-vous que les mousquetons sont clos.

Sellette

La PAWN a été homologuée avec une sellette ABS classique. Ceci lui permet d'être utilisée avec la plupart des modèles du marché mais comprenez bien qu'une sellette différente peut fortement influencer le comportement de l'aile en fonction de la sensibilité de la sellette au transfert de poids. Voyez avec le fabricant de sellette ou avec votre instructeur si votre sellette est du type requis.

L'écartement de la ventrale conditionne la distance entre les points d'accroche principaux et la maniabilité de l'aile en est affectée ainsi que votre stabilité dans la sellette. Resserrer la ventrale accroit votre stabilité mais augmente le risque de twist après fermeture. Un réglage serré peut aussi renforcer une tendance à la neutralité spirale. Une ventrale ouverte vous renvoie plus d'informations en provenance de votre aile (ce qui peut être bon pour votre efficacité en thermique et peut accroitre la sécurité sur ncident de vol) mais peut aggraver les choses en cas de mauvaise réaction. Nous vous recommandons fortement le réglage de L'homologation, 42 à 50 cm suivant taille de sellette.
Vérifiez ce point à la fin de ce manuel.
Nous recommandons de ne pas faire votre premier vol sous Pawn en essayant aussi une nouvelle sellette. C'est une règle générale si vous voulez connaître les réactions d'un nouvel équipement et garder vos marges de sécurité : ne changez qu'une seule chose à la fois.

Réglages de l'accélérateur

L'accélérateur de la Pawn lui fournit 11 km/h supplémentaires. On passe de la vitesse bras haut de 38 km/h à une vitesse accélérée à fond de 49 km/h (dépend de l'altitude).

Avant d'accrocher votre accélérateur, assurez-vous que le système est opérationnel, correctement monté et qu'aucun nœud ni obstacle n'est susceptible de coincer votre accélérateur lorsqu'il est engagé.

La longueur de votre accélérateur devrait être réglée au sol, de manière à ce que vos jambes tendues amènent les poulies à se toucher. Lors de chaque réglage de vos drisses d'accélérateur, assurez-vous de ne pas trop les raccourcir pour éviter d'accélérer votre aile en permanence. En cas de doute, veuillez consulter votre instructeur ou votre revendeur Triple Seven.

Réglages de freins

La longueur des freins est ajustée en usine et correspond à celle utilisée en homologation. Cette longueur a été déterminée lors de la mise au point de l'aile et ne devrait pas être modifiée.Nous recommandons d'utiliser le réglage usine suffisamment de temps pour y être habitué. Si vos freins raccourcissent ou que vous voulez en changer le réglage pour des raisons de confort, faites-le par étapes de 2 cm. Attention à ne pas trop les raccourcir car ils freineraient encore plus votre aile lorsque vous accélérez !

Fourchette de poids

Chaque taille de Pawn est homologuée pour sa fourchette de poids. Celle-ci comprend le poids du pilote et de tout ce qui part en vol (équipement complet comprenant l'aile, la sellette et tout autre accessoire). Tout parapente voit ses caractéristiques se modifier selon le Poids Total Volant. Nous vous recommandons de toujours voler dans les limites de la fourchette spécifiée. Pour mesurer votre PTV, pesez-vous entièrement équipé avec votre équipement complet sur le dos dans son sac.

Moitié basse de la fourchette

Avec la Pawn comme avec tout autre parapente, voler en partie basse de fourchette dégrade l'agilité et rend l'aile relativement plus fragile en turbulences. Cependant, les réactions après fermeture sont moins vives, l'amortissement est plus marqué et le taux de chute s'améliore. Si vous volez principalement en conditions faibles ou si vous aimez les sensations feutrées, vous pourrez préférer le bas de fourchette.

Moitié haute de fourchette

Voler dans la moitié haute de la fourchette de poids augmente la stabilité et l'agilité de tout parapente. On trouve ainsi un léger avantage en vitesse et en finesse, surtout lorsqu'on vole contre le vent. Si vous volez habituellement en conditions marquées et que vous aimez des caractéristiques de vol plus dynamiques, il vous faudra vous positionner en haut de fourchette. Les réactions sur fermetures y seront aussi plus vives (mais toujours parfaitement en catégorie A).

Gonflage

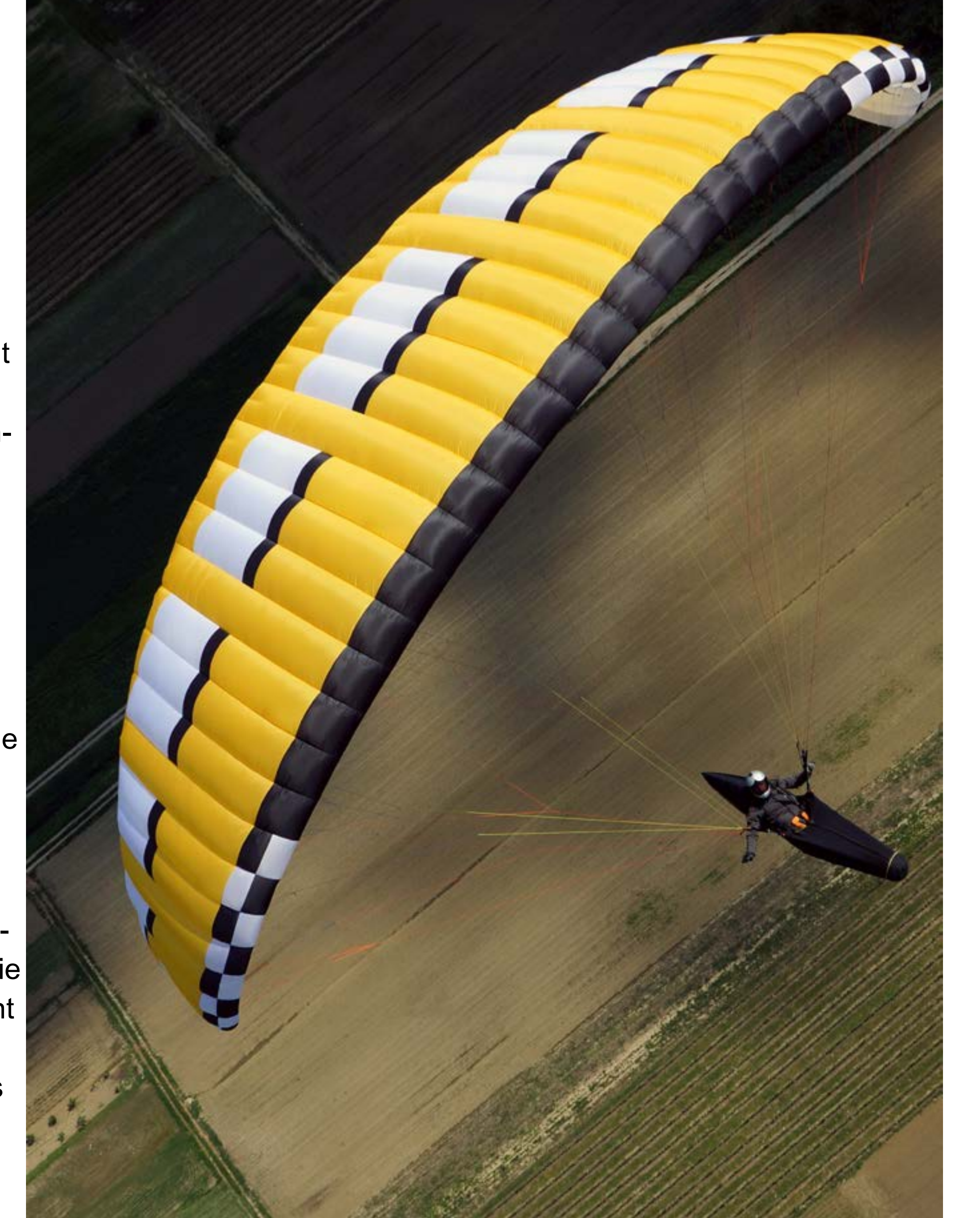
Profitez d'être sur la pente-école après avoir vérifié et préparé tout votre équipement pour gonfler votre aile et en avoir les premiers ressentis durant le travail au sol. Ainsi, par la vérification de la voile et du suspentage, vous vous assurez que tout est en ordre. Vous verrez que la Pawn se gonfle très facilement et en douceur, sans réclamer de puissance excessive, avec juste un appui léger pendant que vous avancez. Pour le gonflage et la montée de l'aile, vous pouvez utiliser uniquement les élévateurs A1 (centraux). Ne tractionnez pas les élévateurs uniquement avec vos mains mais utilisez aussi tout le harnais. Vos mains se contenteront d'accompagner l'élévation de l'aile. Lorsqu'elle est au-dessus de vous, appliquez la bonne tension sur les freins et elle y restera.

Modifications du parapente

Tout changement sur les suspentes ou les élévateurs entrainent la perte de l'homologation, de la même manière que voler en dehors de la fourchette de poids.

Partez voler en sécurité

Bien que la Pawn vous fournisse une sécurité maximale, préalablement au vol, il vous faut obtenir les compétences pratiques et théoriques nécessaires ainsi que l'entrainement au vol pour cette catégorie d'aile. Les pilotes doivent être complètement préparés physiquement et mentalement à l'utilisation d'un équipement complet ; ils voleront uniquement dans des conditions en accord avec leurs compétences et capacités.



Vol en PAWN

Premier Vol

Maintenant que vous êtes totalement familiarisé avec votre nouvelle voile et tout votre équipement, vous êtes prêt pour votre premier vol. il est fortement recommandé de choisir votre site habituel et de faire le vol de découverte en conditions calmes.

Prévol

Avant chaque vol, vous devez effectuer une prévol de sécurité qui inclut tout votre équipement et particuièrement votre aile. Apprenez à la faire sérieusement. Une telle procédure peut varier en fonction de l'instructeur, du pilote ou des équipements. Quoi qu'il en soit, il est absolument nécessaire d'appliquer une rigoureuse méthode de préparation qui conduise à la finalisation d'une prévol complète.

1. En premier lieu au décollage, assurez-vous que les conditions sont volables pour votre niveau et votre mental.
2. Profitez de l'installation de votre aile pour l'inspecter (voile, suspentes et élévateurs).
3. Après avoir relié la voile à la sellette, prenez les suspentes en main et faites-les glisser dans vos doigts en avançant vers l'aile. vous assurez ainsi la double vérification de l'absence de nœuds de clés ou de d'altérations.

4. Vérifiez sellette, parachute, accélérateur et toutes jonctions.

Prévol finale

1. Bouclez votre sellette. Les cuissardes seront fermées en premier sur le décollage et seront les dernières à être ouvertes après le vol. Portez un casque et assurez-vous d'avoir complètement fermé votre sellette.
2. Regardez si vous n'avez pas un tour d'élévateurs et si les mousquetons sont bien fermés.
3. Contrôlez les suspentes, A au-dessus et démêlées. Vérifiez qu'aucune suspente ne passe sous la voile.
4. Contrôlez la voile. L'aile doit être étalée en fer-à-cheval et le bord d'attaque bien ouvert.
5. Vérifiez le vent, la pente et l'espace aérien. Le vent doit être favorable à l'envol du pilote selon son niveau de compétences. L'espace aérien doit être libre ainsi que la pente d'envol.

Gonflage, temporisation, déco

La PAWN est particulièrement facile à décoller et ne nécessite aucun conseil supplémentaire aussi bien en dos à l'aile qu'en face voile. Essayez de diviser et pratiquer la procédure de décollage en trois phases.

1. Gonflage et montée de l'aile
2. Contrôle et vérification de l'aile
3. Accélération et décollage

Il est toujours recommandable de s'entraîner aux techniques de décollage adéquates car cela t réduit le stress additionnel inutile avant de décoller.

Des vents de 25 à 30 km/h sont considérés comme très forts et une prudence toute particulière est alors requise pour le vol. Si vous décollez par vent fort, nous recommandons le face voile, avec les freins dans les bonnes mains en permanence. Gonflez en douceur puis marchez vers l'aile si nécessaire afin de réduire sa puissance. Lorsque la voile est au-dessus de votre tête, contrôlez-là tranquillement et décollez.

Noeuds et clés

Si vous n'avez pas détecté un nœud dans les suspentes ou si vous vous retrouvez en vol avec un nœud sans avoir pu prévenir un décollage non maîtrisé et inintentionnel, essayez de rester loin du sol ou des autres pilotes en vous éloignant du relief, avant toute autre action corrective. Ceci implique que vous devez savoir transférer votre poids et utiliser le contre à la commande, afin de garder votre cap, en utilisant le moins de force possible nécessaire pour maîtriser votre trajectoire. Prenez soin à ne pas appliquer trop de frein pour rester le plus loin possible de l'entrée en vrille ou en décrochage. Lorsque vous êtes à distance suffisante de tout obstacle, aussi bien horizontalement que verticalement, essayez de tirer doucement sur les suspentes présentant un nœud ou une clé. Si le nœud se situe sur les suspentes de frein, il faudra brièvement « pomper » la suspente appropriée. Notez bien qu'en tirant sur les suspentes, le nœud peut se serrer encore plus et la situation devenir encore pire. Alors, si vous estimez pouvoir contrôler l'aile de manière relativement sûre, et que le nœud n'a pas été défait par une simple traction des suspentes concernées, allez immédiatement vous poser tant que vous pouvez le faire en sécurité.

Vol et meilleur plané

Sans frein ni accélérateur, l'aile vole « bras hauts », au neutre. En air calme, ceci est la vitesse de meilleure finesse air et sol. La vitesse de meilleure finesse à afficher dépend de la polaire de votre parapente et des caractéristiques de vitesse horizontale et verticale de la masse d'air. Nous recommandons d'en lire le plus possible sur la théorie de meilleure finesse et sur le McReady.

Taux de chute mini

Appliquer 15 à 20 cm de frein symétriques ralentira l'aile à sa vitesse de taux de chute minimum théorique. Mais ce n'est pas forcément l'allure la plus recommandable, même pour thermiquer dans la mesureoù vous obtiendrez un bien meilleur rendement en montée et un bien meilleur contrôle en laissant l'aile voler prôche de sa vitesse bras hauts et dans son énergie « naturelle ». Avec un ptv correct, vous verrez que les réactions, la maniabilité et la capacité à monter de la voile sont enthousiasmantes.

Vol accéléré

Après vous être familiarisé avec la Pawn, vous pourrez commencer à utiliser l'accélérateur, ce qui vous procurera de meilleures performances lorsque vous volerez face au vent ou dans une masse d'air défavorable. La Pawn est conçue pour la stabilité sur toute sa plage de vitesse mais ceci requiert l'utilisation des techniques de vol actif. Remarquez que tout parapente est moins stable à vitesse élevée et que les risques de fermeture augmentent. De plus, les réactions à une fermeture accélérée sont plus radicales comparativement à la même fermeture intervenant au neutre. Nous recommandons d'éviter le vol accéléré près du sol et d'être particulièrement prudent dans l'usage de l'accélérateur en turbulences. Utiliser une barre d'accélérateur souple vous permet d'accélérer avec une seule jambe. Le cap peut être contrôlé par report de poids dans la sellette. Les mouvements de tangage peuvent être amortis en modifiant le taux d'accélérateur. Préférentiellement, n'utilisez pas les freins lorsque vous volez accéléré. Accélérez progressivement mais relachez immédiatement l'accélérateur lorsque vous ressentez une perte de tension ou une fermeture. Si vous fermez en vol accéléré, relachez immédiatement et complètement l'accélérateur avant toute autre mesure corrective. Augmentez vos marges en vol accéléré.

Pilotage actif

Ceci est un concept de base pour tout pilote. Il implique le contrôle permanent et l'équilibrage de tout mouvement de tangage et de roulis ainsi que la prévention des fermetures. En un mot, ceci signifie pouvoir voler au travers d'une mase d'air turbulente tout en gardant la voile au-dessus de sa tête en permanence par compensation et correction des mouvements indésirables de l'aile.T

Quelques exemples:

- A l'entrée d'un fort thermique, l'aile va rester un peu en arrière du pilote. Le pilote doit alors relever les mains pour permettre à l'aile de voler plus vite et de revenir au-dessus de la tête.
- Si la voile plonge devant le pilote, il doit temporiser de la manière appropriée jusqu'à ce que l'abattée soit contrôlée, puis remettre bras hauts pour revenir au vol équilibré.

- Si le pilote ressent une perte de tension dans l'aile à travers les freins, il devrait descendre la main du côté concerné pour retrouver la tension initiale, tout en tranférant son poids du côté opposé, avant de remonter la main (pilotage à tension constante). Le but étant le retour rapide au vol équilibré et à une position neutre dans la sellette.

Il est essentiel dans tous les cas d'éviter une « sur-correction » (surpilotage) et de ne pas maintenir une correction plus long-temps que nécessaire. Après chaque action, laisser l'aile revoler pour lui permettre de regagner sa vitesse. Vous pouvez vous en-trainer à ressentir la plupart de ces mouvements en sécurité au sol en gonflant votre aile. Une bonne coordination de vos propres mouvements et avec votre aile en travail au sol vous permettra une progression rapide lorsque vous volerez en aérologie agitée. L'étape suivante sera effectuée en SIV, où vous pourrez aussi acquérir une meilleure connaissance de votre débattement au frein et de votre plage de vitesse.

Vol en turbulence

En fortes turbulences, des fermetures peuvent arriver. La PAWN est conçue et testée pour récupérer sans action du pilote dans presque toutes les situations, juste en relachant les freins et en laissant la voile voler. Pour comprendre ainsi que vous entrainer aux manœuvres décrites, faites des stages SIV.

Cascade d'incidents

De très nombreuses utilisations du secours sont le résultat de cascades pas surpilotage. Les sur-corrections ne sont générale-ment pas problématiques du fait de leur intensité mais plutôt de la durée pendant laquelle le pilote continue à surpiloter. Après chaque action de pilotage, il faut laisser l'aile retrouver sa vitesse de vol normale. Notez que le surpilotage est presque toujours pire que pas de réaction du tout.

Fermetures asymétriques

De fortes turbulences peuvent provoquer des fermetures asymétriques. Juste avant, les freins ainsi que la sellette auront transmis au pilote la perte de tension. Ces informations sont utilisées dans le cadre d'un pilotage actif pour la prévention des fermetures. Si une fermeture se produit malgré tout, la PAWN se regonflera facilement seule. Mais la trajectoire déviera côté fermé. Ceci peut être évité par transfert de poids, ainsi qu'en utilisant correctement le frein, côté ouvert. Attention à ne pas trop freiner le côté qui vole encore. Ces simples actions permettront de garder le cap et donneront le temps nécessaire à votre aile de se réouvrir par elle-même. Si vous voulez accélérer la réouverture durant le maintien du cap, engagez fermement et amplement le frein côté fermé puis relachez-le. Il peut être nécessaire de le faire plusieurs fois, rapidement mais sans nervosité. Après remise en forme, revenez rapidement bras hauts pour laisser l'aile retrouver sa pleine vitesse de vol. Attention, les fermetures asymétriques sont bien plus radicales en vol accéléré. Ceci est du à la différence d'inertie bien plus marquée entre l'aile et son pilote en-dessous.

Fermetures frontales

Les fermetures symétriques, ou « frontales » rouvrent normalement immédiatement par elles-mêmes. L'aile reprendra sa vitesse-air par une légère abattée. Si vous devez contrôler cette séquence, descendez un peu les deux freins lorsque la fermeture se produit et relevez les mains tout de suite pour laisser l'aile voler. Attention, ne mettez pas de frein lorsque la voile est derrière vous ou si vous vous sentez tiré en arrière. Restez prêt à compenser la légère abattée au moment du retour en vol normal.

Cravates

Une cravate est hautement improbable avec une Pawn mais peut toujours arriver si l'on considère le pire scénario, lorsqu'un stabilo se prend dansles suspentes suite à une cascade d'incidents. Tout pilote devrait savoir gérer cette situation, que que soit le parapente. Repérez la suspente basse de stabilo (ici de couleur orange) au sol comme en vol. En cas de cravate, la première chose à faire est de conserver un cap hors obstacles, par report de poids et contre au frein. Ensuite, empoignez la suspente de stabilo du côté cravaté et descendez-là jusqu'à retrouver sa tension.Il pourra être nécessaire d'en « avaler » une grande lon-gueur. La cravate se défait alors la plupart du temps.

Solutions possibles aux cravates (à pratiquer en SIV)

- Tirer la suspente de stabilo
- Décrocher. Mais il est indispensable de totalement maîtriser le cadre de pratique et la technique de cette manœuvre qui néces-site une certaine hauteur.
- Dans une situation de cravate avec rotation à faible hauteur ou avec des twists, la seule solution est le parachute de secours.

Vrille à plat

En vol normal, vous êtes très loin du départ en vrille mais certai-nes circonstances peuvent vous y amener. Relachez alors simple-ment les freins en douceur et laissez l'aile reprendre sa vitesse de vol. Soyez préparé à l'abattée qui s'ensuit et compensez-là si nécessaire par l'action aux freins appropriée.

Décrochage

Un décrochage n'arrive pas inintentionnellement - il se produit si vous enfoncez les deus freins à 100 % et que vous les maintenez. L'aile s'installe alors en décrochage. Relacher les freins au mauvais moment peut conduire à une abattée massive avec danger de chute dans la voile. Le décrochage est une phase complexe, qui dépasse de loin le cadre de ce manuel. Vous ne devriez apprendre et prati-quer cette manœuvre que dans le cadre d'un SIV professionnel.

Parachutale

En phase parachutale, l'aile n'avance plus et présente un fort taux de chute, tout en restant quasiment en forme et gonflée. Avec la PAWN, il est hautement improbable de se trouver involontairement dans cette situation. Cela peut arriver si vous volez à très basse vitesse en turbulences fortes. Une forte porosité du tissu et/ou les changements dimensionnels du suspentage d'un très vieux matériel augmentent les tendances à la parachutale. Si vous testez cette manœuvre lors d'un SIV, vous constaterez qu'il est très difficile de garder la PAWN en parachutale. Si vous tirez à peine un peu trop de frein vous décrochez, si vous relevez un petit peu trop les mains, l'aile reprend son vol normal. Si vous voulez vous entrainer à la parachutale en SIV, il vous faut d'abord maîtriser le décrochage.

Techniques de descente rapide

Tout pilote devrait être familier des techniques de descente rapide car ce sont des ressources capitales dans certaines situations. Ces manouevres devraient être apprises en école au titre de votre forma-

tion de pilote. Quoi qu'il en soit, ces manœuvres doivent être pratiquées avec des professionnels en encadrement sécurisé (SIV)

Grandes oreilles

Voici une méthode sûre pour des pertes d'altitude modérées tout en continuant à avancer. Pour effectuer les grandes oreilles, ôtez tout tour de frein de vos mains, posez vos pieds sur l'accélérateur mais n'appuyez pas dessus. Tirez vers l'extérieur et vers le bas les suspentes A externes (les élévateurs A2) de chaque côté.Tout le temps que vous gardez les A2 tirés, les bouts d'aile restent repliés et la vitesse verticale augmente. Pour revenir au vol normal, relâchez les élévateurs A2 et, si nécessaire, enfoncez les freins avec de courts mouvements. Rouvrez les oreilles au moins 100 m au-dessus du sol. La vitesse de l'aile décroit aux oreilles et c'est pourquoi nous vous conseillons d'utiliser la première moitié d'accélérateur pour conserver la vitesse horizontale tout en augmentant la vitesse verticale. Attention à ne pas tirer sur les freins tout en faisant les oreilles ! On se dirigera uniquement à la sellette. Toujours faire les oreilles avant d'accélérer, pas le contraire : risque de frontale.

Décrochage aux B

Aux B, la voile n'a plus de vitesse horizontale et le taux de chute augmente jusqu'à 8 m/s. Pour faire les B, empoignez les élévateurs B juste au niveau des maillons et descendez-les symétriquement d'environ 20 cm. Pour en sortir, relâchez simultanément et rapidement les B. En sortie, la Pawn abat gentiment, sans aucune tendance à la parachutale.

Spirale engagée

La spirale engagée est la plus exigeante de ces trois manoeuvres (Oreilles, B, Spirale) et doit être apprise de manière progressive et seulement à altitude élevée, sous surveillance d'un professionnel en stage SIV. Pour entrer en spirale, faites votre appui sellette du côté désiré et mettez progressivement du frein du même côté. laissez la voile accélérer deux tours et vous serez en 360 engagé.

En cours de spirale, vous pouvez contrôler votre taux de descente et votre angle de roulis en mettant plus ou moins de frein à l'intérieur. En fonction de l'accélération, vous pouvez aussi être amené à utiliser le frein extérieur. Pour sortir de la spirale, nous recommandons que le pilote se remette en position neutre à la sellette. En relâchant la commande intérieure, l'aile sort seule de la spirale.

La PAWN n'a aucune tendance à la neutralité spirale, mais il vous faut connaître la procédure de sortie d'une neutralité spirale.

La sortie d'une neutralité spirale se fait en reportant son poids à l'opposé de la rotation et en mettant du frein à l'extérieur jusqu'à sentir la décélération de la rotation de l'aile. Relâcher le frein externe tout en laissant la voile ralentir sur les deux tours suivants. Pour prévenir un grand mouvement de pendule lors de la sortie, ayez une courte action au frein interne lorsque la voile sort de spirale.

Avertissements (Spirale engagée):

- Les pertes de conscience ne sont pas rares en 360 engagés. Ne pas spiraler à taux de chute supérieur à 16-18 m/s.
- Lors de fortes spirales, il peut être nécessaire de mettre du frein à l'extérieur pour en initier la sortie.
- Si la spirale est pratiquée trop bas, le pilote peut manquer de hauteur ou de temps pour en sortir en sécurité.

Décollages au treuil

La PAWN est facile à treuiller et ne présente pas de caractéristique particulière en regard de ce type de décollage. Le décollage au treuil présente un environnement spécifique auquel vous devez être initié. L'équipe de treuillage pourra vous en indiquer les dangers et procédures. Nous ne recommandons pas l'utilisation d'accessoires de treuillage qui accélèrent l'aile au décollage.

Voltige

La PAWN n'est pas conçue pour la voltige et par conséquence, ces manœuvres ne devraient pas être conduites avec cette aile. De plus, toute manœuvre extrême apporte une charge inutile sur la structure et réduit la durée de vie de l'aile.

Défaillance des commandes

Si d'aventure il vous est impossible d'utiliser les freins, vous devrez piloter l'aile à la selette pour aller vous poser. Ce pilotage par transfert de poids devrait suffire pour vous poser en sécurité. Vous pouvez aussi utiliser les élévateurs C pour contrôler la voile. Attention à ne pas trop en faire lors de l'utilisation des C. Si vous tirez trop fort sur les C, vous pouvez déclencher un décrochage ou une vrille. Si vous ne vous sentez pas à l'aise avec cette technique, posez-vous à vitesse de vol en pilotant à la sellette.

Atterrissage

Ainsi que pour le décollage, les caractéristiques de poser de la PAWN sont particulièrement aisées. En conditions turbulentes, il sera sage d'appliquer 15 % de frein, pour accroitre la stabilité de l'aile et le ressenti. Mettez-vous debout suffisament haut au-dessus du terrain pour être prêt à toucher le sol à tout moment sur vos jambes. Nous recommandons vivement de s'entrainer aux différentes procédures d'atterrissage car il sera toujours utile d'être capable d'atterrir dans de petits endroits, en utilisant des techniques variées, tout spécialement lors de vols de distance en terrain inconnu. Apprenez à évaluer la direction du vent par l'observation des signes au sol, ainsi que par votre dérive durant des 360. Tout ceci a démontré son utilité lorsqu'on se pose en-dehors de son terrain habituel. Gardez bien à l'esprit que plus le vent sera fort, plus il vous faudra arriver haut et au vent sur votre terrain pour être certain de le rejoindre et de pouvoir vous y poser. Egalement, dans de telles situations, il sera sage de toujours avoir des alternatives possibles sous le vent de votre position.

Maintenance

Généralités

Un entretien soigné de votre parapente ainsi que la simple observance des procédures donneront à votre aile de conserver longtemps ses performances.

- Rangez votre parapente après usage et ne l'exposez pas inutilement au rayonnement UV en le laissant étalé à l' atterrissage. Les radiations ulta-violettes altèrent les matériaux du tissu et des suspentes.
- Pliez votre aile ainsi que recommandé dans les instructions.
- Si l'aile est mouillée ou humide lorsque vous la rangez, dépliez la partiellement chez vous pour qu'elle puisse sécher. Ne pas sécher directement au soleil.
- Eviter les chocs du bord d'attaque contre le sol et tout choc contre le parapente en général.
- Eviter de trainer le parapente au sol ; ceci endommage le tissu et les suspentes.
- Ne marchez pas sur la voile ou les suspentes.
- N'exposez pas l'aile à l'eau salée, néfaste au tissu et aux suspentes : rincez immédiatement à l'eau douce.
- Ne pliez pas vos suspentes sous fortes angulations.
- Eviter de gonfler en vent fort sans avoir auparavant démèlé vos suspentes.
- De manière générale, n'exposez pas l'aile aux environnements très chauds ou humides, aux UV et produits chimiques.

Instructions de pliage

Bien ranger votre parapente est important car cela prolonge sa durée de vie. Nous recommandons de plier la voile en accordéon en alignant bien les renforts, caisson sur caisson. L'ale doit alors être pliée deux fois, en trois parties. Rangez-la en lui laissant ensuite autant de place que possible. Lors du pliage, faites attention à ne pas emprisonner de sauterelles dans la voile car elles grignoteraient le tissu pour sortir. Cette manière de faire permettra à votre parapente de durer plus longtemps et lui maintiendra ses meilleures performances.

Stockage

Correctly packed, store your glider in a dry place at room temperature. The glider should not be stored damp, wet, sandy, salty or with objects inside the cells of the glider. Keep your equipment away from any chemicals.

Nettoyage

Si vous tenez à nettoyer votre parapente, faites-le uniquement à l'eau douce et avec une éponge ou un tissu non abrasif, sans produit chimique. Ceci vaut pour le tissu comme pour les suspentes. Il est plus important de toujours retirer le sable ou les cailloux de l'intérieur de la voile car ils l'altèrent progressivement et ils réduisent sa durée de vie.

Réparations

Pour réparer les petites déchirures (jusqu'à 5 cm) sur le tissu, vous pouvez utiliser le ripstop autocollant fourni. Les dégâts plus importants, y compris coutures et suspentes doivent être réparés par un atelier spécialisé. Les suspentes abîmées doivent être remplacées par un revendeur Triple Seven. Lors de ce remplacement, comparrer avec la suspente opposée pour ajuster la symétrie. Après un changement de suspente, un gonflage doit être effectué avant le vol afin de s'assurer que tout a été correctement fait. Les réparations majeures, telles que changements de panneaux, doivent n'être prises en charge que par des ateliers agrées Triple Seven ou par la marque elle-même. En cas de doute, contacter directement Triple Seven.

Révisions et contrôles

La navigabilité de l'aile doit être régulièrement vérifiée afin de garantir que le parapente continue de répondre aux critères de son homologation EN et pour étendre sa durée de vie. Nous recommandons une vérification du suspentage et du calage au bout de 100 heures ou de 12 mois en fonction de la première des deux échéances. Ensuite, le parapente doit subir une révision complète toutes les 150 heures ou 24 mois d'utilisation. Cette révision inclut l'inspection du suspentage, des élévateurs, la vérification du calage et de la symétrie, l'inspection du tissu et la surveillance de sa porosité. Un contrôleur compétent sera à même de définir l'intervalle avant révision suivante, en fonction de l'état de votre parapente. L'état général d'un parapente peut considérablement varier en fonction de son environnement et de son type d'usage.

Veuillez noter que l'atelier Control'Air à Luchon est le seul formé et agréé pour assurer le SAV officiel Triple Seven . Pour plus d'informations, veuillez le contacter ou visiter son site Internet.

Control'Air
15 Rue de Superbagnères
31110 LUCHON.
05 61 94 92 88
info@controlair.fr
http://www.controlair.fr

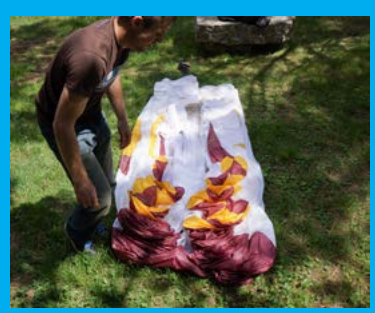
Pliage de la PAWN

1. Replier l'aile en accordéon





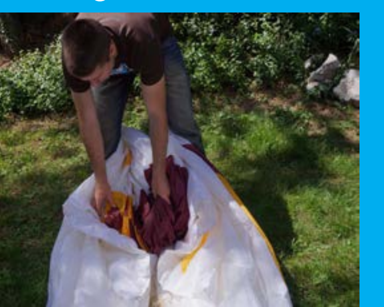
2. Aligner les caissons



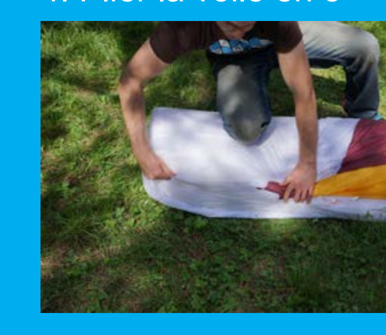


3. Replier le bord d'attaque en direction du bord de fuite et aligner les cloisons



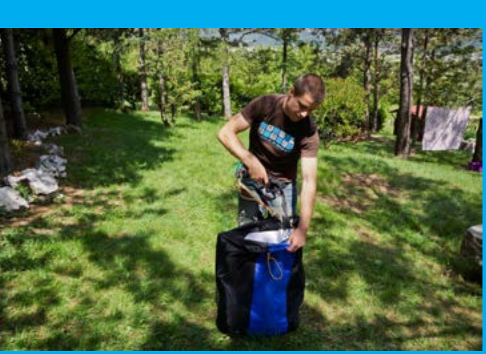



4. Plier la voile en 3

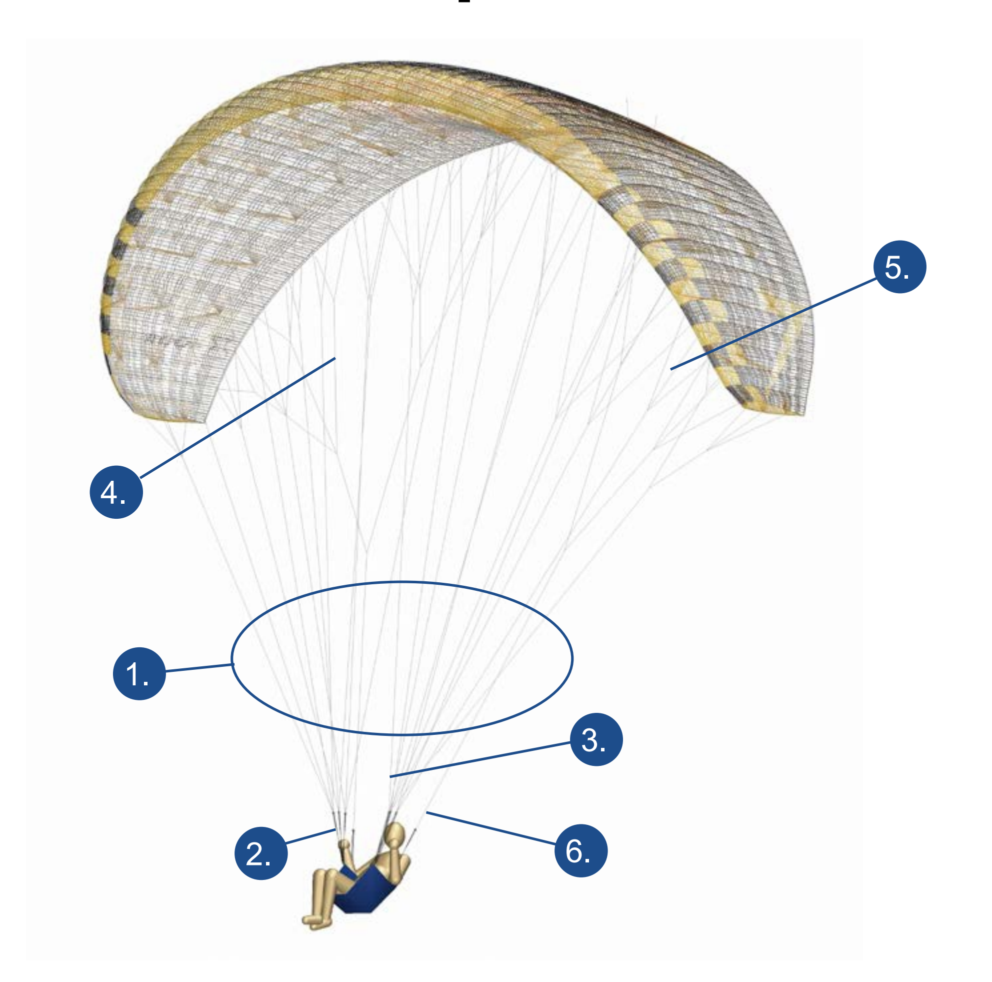




5. TERMINE !



Caractéristiques techniques



1. Suspentages
2. Elévateurs
3. Suspentes basses (ou principales)
4. Intermédiaires
5. Hautes
6. Suspentes de freins

1. Voile
2. Intrados
3. Extrados
4. Bord d'attaque
5. Bord de fuite
6. Ouvertures (entrées d'air)

Données techniques

TAILLE			PAWN S	PAWN M	PAWN L
Cellules	NOMBRE		40	40	40
A plat	SURFACE	m²	23.8	27.1	30.2
	ENVERGURE	m	10.9	11.6	12.3
	ALLONGEMENT		5	5	5
Projeté	SURFACE	m²	20.1	22.9	25.6
	ENVERGURE		8.6	9.2	9.7
	ALLONGEMENT		3.7	3.7	3.7
Corde moyenne		m	2.7	2.9	3.0

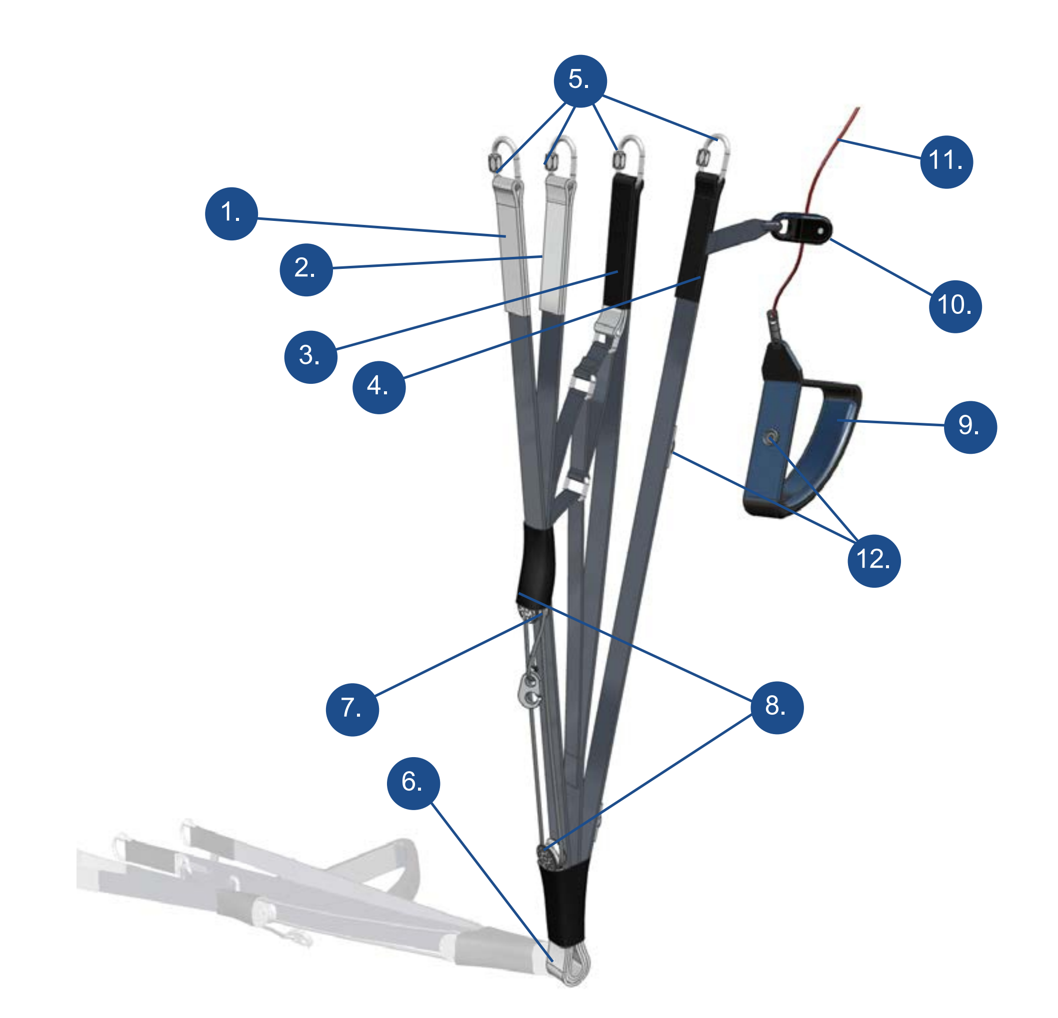
ELEVATEURS			A	B	C	
PAWN	S	Longueurs (mm)	540	540	540	NEUTRE
PAWN	S	Longueurs (mm)	420	460	540	ACCELERE
				S - Distance entre poulies: 130		
PAWN	M	Longueurs (mm)	540	540	540	NEUTRE
PAWN	M	Longueurs (mm)	370	433	540	ACCELERE
				M - Distance entre poulies: 150		
PAWN	L	Longueurs (mm)	560	560	560	NEUTRE
PAWN	L	Longueurs (mm)	380	440	560	ACCELERE
				L - Distance entre poulies: 170		

TAILLE			PAWN S	PAWN M	PAWN L
	TRIMS		Non	Non	Non
Poids Total Volant MINIMUM		kg	65	80	100
	MAXIMUM	kg	80	105	125
Poids de l'aile		kg	4.4	5.1	5.8
Homologation		EN/LTF	A	A	A

Matériaux

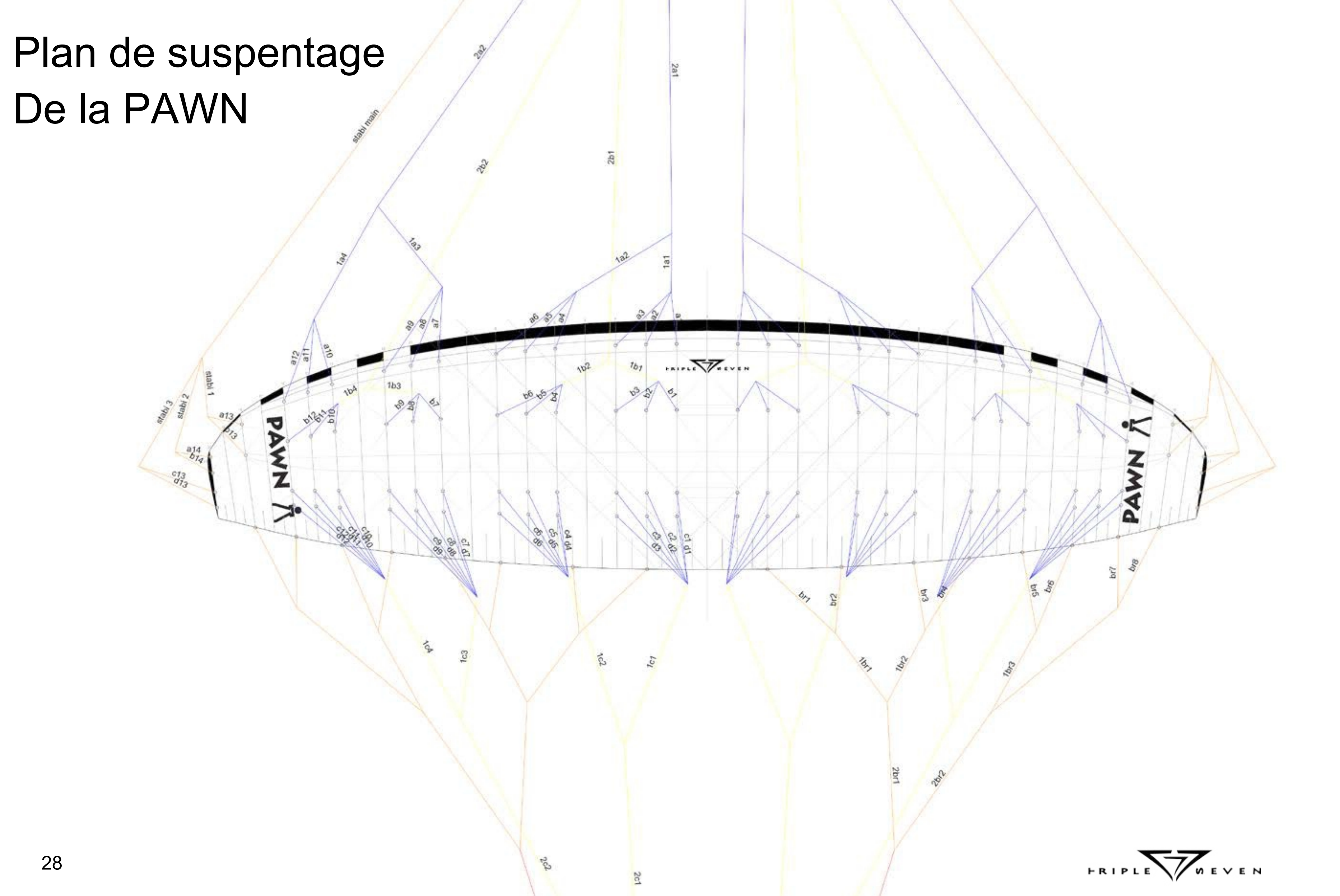
Voile	Tissus
Extrados	NCV Skytex 38 Universal
Intrados	NCV Skytex 38 Universal
Profils	NCV 9017 - E29A
Diagonales	NCV 9017 - E29A
Attaches	COUSIN 608 10mm
Renforts	NCV F06391 - E45A, SR-Scrim X15
Construction interne D-Ribs, H-Straps, Mini ribs	NCV 9017 - E29A
Fil	Serafil 40/2000, 60/2000
Suspentage	**Origine**
Suspentes hautes	Cousin 0,95mm (Blue,Orange) Dyneema
Suspentes intermédiaires	Cousin 1,8mm (Blue Yellow,Orange) Technora
Suspentes basses	Cousin 2,1mm (Blue,Yellow) Technora
Suspentes de freins	Cousin 0,95mm (Orange) Dyneema
Drisses de freins	Cousin 260/2.1mm (Red)
Fil	Serafil Amann 60/0415
Elévateurs	**Origine**
Matériau	Güth & Wolf Black 80682/19mm Webbing Cousin 3455-12mm, Güth & Wolf 70 404/12,5mm Dyneema
Matériau	Güth & Wolf Black 70 404/12,5mm Dyneema
Repères colorés	Cordura 200/200PU
Fil	Serafil Amann 20/4000, 20/1078
Emerillon	Fob ningbo - china 6mm
Maillons	Rapid Peguet 20mm
Poulies	Speed: 4 x Finsterwalder Mini role metal 28mm, Brake: 2 x Riley plastic 35mm

Elévateurs de la PAWN



1. A1
2. A2 (Oreilles)
3. B (B-Stall)
4. C
5. Maillons
6. Accroche principale
7. Accroche de l'accélérateur
8. Poulies d'accélérateur
9. Poignée de frein
10. Poulie de frein
11. Drisse de frein
12. Pression de frein
13. La PAWN version vol libre n'a pas de trims ni tout autre élément réglable et/ou additionnel.

Plan de suspentage
De la PAWN



Longueurs des suspentes PAWN S

Triple Seven PAWN S Longueurs (mm)

Hautes

A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**
a1 - blue	1110	b1 - blue	974	c1 - blue	920	d1 - blue	975	br1 - orange	1337
a2 - blue	1041	b2 - blue	892	c2 - blue	821	d2 - blue	882	br2 - orange	919
a3 - blue	1050	b3 - blue	901	c3 - blue	822	d3 - blue	881	br3 - orange	965
a4 - blue	1021	b4 - blue	877	c4 - blue	804	d4 - blue	861	br4 - orange	946
a5 - blue	1004	b5 - blue	860	c5 - blue	792	d5 - blue	845	br5 - orange	903
a6 - blue	1062	b6 - blue	930	c6 - blue	875	d6 - blue	919	br6 - orange	777
a7 - blue	991	b7 - blue	927	c7 - blue	816	d7 - blue	862	br7 - orange	704
a8 - blue	926	b8 - blue	859	c8 - blue	724	d8 - blue	767	br8 - orange	651
a9 - blue	936	b9 - blue	869	c9 - blue	724	d9 - blue	759		
a10 - blue	874	b10 - blue	799	c10 - blue	686	d10 - blue	715		
a11 - blue	813	b11 - blue	747	c11 - blue	629	d11 - blue	650		
a12 - blue	815	b12 - blue	759	c12 - blue	648	d12 - blue	659		
a13 - orange	936	b13 - orange	877	c13 - orange	437	d13 - orange	510		
a14 - orange	495	b14 - orange	502						

Intermédiaires

A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**
1a1 - blue	2262	1b1 - yellow	2021	1c1 - yellow	1848			1br1 - orange1380	
1a2 - blue	2279	1b2 - yellow	2033	1c2 - yellow	1850			1br2 - orange1108	
1a3 - blue	1998	1b3 - yellow	1679	1c3 - yellow	1510			1br3 - orange946	
1a4 - blue	1996	1b4 - yellow	1687	1c4 - yellow	1465			1br4 - orange923	

Basses

A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**
2a1 - blue	2761	2b1 - yellow	3090	2c1 - yellow	3437			2br1 - orange1750	
2a2 - blue	3067	2b2 - yellow	3391	2c2 - yellow	3787			2br2 - orange1843	

Stabilos

STB	**mm**
stab3 - orange	793
stab2 - orange	674
stab1 - orange	512
stab. main	4160

Drisse Longueur totale 2630, marque 2580

VERIFICATION CALAGE

a1	6115	c1	6186	br1	6999
a2	6046	c2	6087	br2	6585
a3	6055	c3	6088	br3	6355
a4	6044	c4	6073	br4	6342
a5	6027	c5	6064	br5	6228
a6	6084	c6	6144	br6	6102
a7	6038	c7	6095	br7	6006
a8	5974	c8	6003	br8	5953
a9	5984	c9	6003		
a10	5919	c105919			
a11	5858	c115862			
a12	5860	c125882			
a13	5603	c135388			
a14	5316	d1	6242		
b1	6067	d2	6148		
b2	5985	d3	6148		
b3	5994	d4	6130		
b4	5982	d5	6114		
b5	5965	d6	6188		
b6	6035	d7	6141		
b7	5979	d8	6046		
b8	5911	d9	6053		
b9	5918	d105948			
b10	5860	d115884			
b11	5806	d125892			
b12	5817	d135460			
b13	5546				
b14	5320				

Longueurs des suspentes PAWN M

Triple Seven PAWN M Longueurs (mm)

Hautes											
A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**		
a1 - blue	1183	b1 - blue	1041	c1 - blue	982	d1 - blue	1043	br1 - orange	1422		
a2 - blue	1110	b2 - blue	953	c2 - blue	879	d2 - blue	946	br2 - orange	1007		
a3 - blue	1132	b3 - blue	975	c3 - blue	893	d3 - blue	957	br3 - orange	1012		
a4 - blue	1090	b4 - blue	936	c4 - blue	860	d4 - blue	922	br4 - orange	1002		
a5 - blue	1068	b5 - blue	914	c5 - blue	843	d5 - blue	901	br5 - orange	976		
a6 - blue	1132	b6 - blue	992	c6 - blue	933	d6 - blue	981	br6 - orange	828		
a7 - blue	1057	b7 - blue	988	c7 - blue	870	d7 - blue	920	br7 - orange	733		
a8 - blue	988	b8 - blue	916	c8 - blue	774	d8 - blue	822	br8 - orange	715		
a9 - blue	996	b9 - blue	924	c9 - blue	774	d9 - blue	813				
a10 - blue	932	b10 - blue	853	c10 - blue	733	d10 - blue	764				
a11 - blue	867	b11 - blue	797	c11 - blue	672	d11 - blue	694				
a12 - blue	869	b12 - blue	810	c12 - blue	692	d12 - blue	703				
a13 - orange	999	b13 - orange	940	c13 - orange	460	d13 - orange	539				
a14 - orange	528	b14 - orange	537								
Intermédiaires											
A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**		
1a1 - blue	2392	1b1 - yellow	2132	1c1 - yellow	1957			1br1 - orange	1458		
1a2 - blue	2438	1b2 - yellow	2174	1c2 - yellow	1990			1br2 - orange	1197		
1a3 - blue	2134	1b3 - yellow	1796	1c3 - yellow	1623			1br3 - orange	1017		
1a4 - blue	2128	1b4 - yellow	1800	1c4 - yellow	1574			1br4 - orange	987		
Basses										**Stabilos**	
A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**	**STB**	**mm**
2a1 - blue	2992	2b1 - yellow	3345	2c1 - yellow	3701			2br1 - orange	2019	stab3 - orange	856
2a2 - blue	3316	2b2 - yellow	3655	2c2 - yellow	4059			2br2 - orange	2059	stab2 - orange	722
										stab1 - orange	547
										stab. main	4477
								Drisse	coupe 3020, marque 2630		

Vérification calage

a1	6547	c1	6619	br1	7524
a2	6474	c2	6516	br2	7102
a3	6496	c3	6530	br3	6868
a4	6500	c4	6531	br4	6858
a5	6478	c5	6513	br5	6675
a6	6544	c6	6604	br6	6543
a7	6489	c7	6539	br7	6398
a8	6421	c8	6439	br8	6384
a9	6429	c9	6436		
a10	6356	c106346			
a11	6293	c116285			
a12	6295	c126303			
a13	6002	c135772			
a14	5707	d1	6680		
b1	6497	d2	6583		
b2	6410	d3	6594		
b3	6431	d4	6593		
b4	6435	d5	6572		
b5	6413	d6	6651		
b6	6490	d7	6586		
b7	6419	d8	6484		
b8	6347	d9	6472		
b9	6354	d106373			
b10	6287	d116308			
b11	6232	d126312			
b12	6244	d135851			
b13	5936				
b14	5715				

Longueurs des suspentes PAWN L

Triple Seven PAWN L Longueurs (mm)

Hautes											
A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**		
a1 - blue	1249	b1 - blue	1098	c1 - blue	1036	d1 - blue	1098	br1 - orange	1502		
a2 - blue	1172	b2 - blue	1006	c2 - blue	928	d2 - blue	996	br2 - orange	1065		
a3 - blue	1195	b3 - blue	1030	c3 - blue	945	d3 - blue	1009	br3 - orange	1060		
a4 - blue	1147	b4 - blue	985	c4 - blue	905	d4 - blue	968	br4 - orange	1039		
a5 - blue	1127	b5 - blue	965	c5 - blue	890	d5 - blue	948	br5 - orange	1024		
a6 - blue	1200	b6 - blue	1052	c6 - blue	990	d6 - blue	1036	br6 - orange	874		
a7 - blue	1115	b7 - blue	1041	c7 - blue	916	d7 - blue	965	br7 - orange	799		
a8 - blue	1043	b8 - blue	966	c8 - blue	817	d8 - blue	863	br8 - orange	750		
a9 - blue	1049	b9 - blue	974	c9 - blue	817	d9 - blue	854				
a10 - blue	982	b10 - blue	897	c10 - blue	770	d10 - blue	799				
a11 - blue	917	b11 - blue	842	c11 - blue	710	d11 - blue	730				
a12 - blue	916	b12 - blue	852	c12 - blue	727	d12 - blue	735				
a13 - orange	1088	b13 - orange	999	c13 - orange	504	d13 - orange	586				
a14 - orange	558	b14 - orange	567								
Intermédiaires											
A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**		
1a1 - blue	2535	1b1 - yellow	2259	1c1 - yellow	2073			1br1 - orange	1535		
1a2 - blue	2581	1b2 - yellow	2302	1c2 - yellow	2113			1br2 - orange	1280		
1a3 - blue	2253	1b3 - yellow	1896	1c3 - yellow	1717			1br3 - orange	1072		
1a4 - blue	2245	1b4 - yellow	1901	1c4 - yellow	1667			1br4 - orange	1037		
Basses										**Stabilos**	
A	**mm**	**B**	**mm**	**C**	**mm**	**D**	**mm**	**Freins**	**mm**	**STB**	**mm**
2a1 - blue	3150	2b1 - yellow	3521	2c1 - yellow	3878			2br1 - orange	2139	stab3 - orange	961
2a2 - blue	3514	2b2 - yellow	3879	2c2 - yellow	4296			2br2 - orange	2186	stab2 - orange	835
										stab1 - orange	626
										stab. main	4623
								Drisse	coupe 3173, marque 2823		

Vérification calage

a1	7513	c1	7567	br1	7999
a2	7437	c2	7459	br2	7562
a3	7459	c3	7475	br3	7302
a4	7457	c4	7476	br4	7281
a5	7437	c5	7461	br5	7105
a6	7510	c6	7561	br6	6955
a7	7462	c7	7509	br7	6845
a8	7390	c8	7410	br8	6796
a9	7397	c9	7410		
a10	7321	c107313			
a11	7257	c117253			
a12	7255	c127268			
a13	6912	c136666			
a14	6593	d1	7625		
b1	7458	d2	7524		
b2	7366	d3	7537		
b3	7389	d4	7539		
b4	7388	d5	7519		
b5	7368	d6	7607		
b6	7455	d7	7559		
b7	7397	d8	7457		
b8	7321	d9	7448		
b9	7329	d107343			
b10	7256	d117274			
b11	7202	d127279			
b12	7211	d136747			
b13	6825				
b14	6603				

para-test.com



Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0694.2013**

Date of issue (DMY): **12. 06. 2013**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Pawn M**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	100	Range of speed system (cm)	15
Minimum weight in flight (kg)	80	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.2	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	19
Projected area (m2)	22.9		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)
Harness type	ABS	every 24 months or every 150 flying hours
Harness brand	Sup'Air	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	Access M	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance (cm)	49	
Distance between risers (cm)	46	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0





Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by





Class: **A**

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0731.2013**

Date of issue (DMY): **12. 06. 2013**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Pawn L**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		Accessories	
Maximum weight in flight (kg)	125	Range of speed system (cm)	17
Minimum weight in flight (kg)	100	Speed range using brakes (km/h)	13
Glider's weight (kg)	5.7	Range of trimmers (cm)	0
Number of risers	3	Total speed range with accessories (km/h)	19
Projected area (m2)	25.6		

Harness used for testing (max weight)		Inspections (whichever happens first)
Harness type	ABS	every 24 months or every 150 flying hours
Harness brand	Gin Gliders	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	Gingo 2 L	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance (cm)	49	
Distance between risers (cm)	46	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

Un pilote lucide et responsable

Le parapente et le Vol Libre en général, sont des activités dangereuses à risques élevés, où la sécurité dépend entièrement des la personne qui les pratique. Ce loisir est aussi sûr que vous l'êtes vous-même. Par l'achat de cet équipement, vous prenez la responsabilité d'être un pilote compétent et vous acceptez tous les risques du parapente, ce qui inclut la possibilité de blessures graves ou de mort. Une mauvaise utilisation de vos équipements augmente considérablement ces risques.
Le concepteur, le fabricant, l'importateur, le distributeur ou le revendeur ne peuvent pas garantir votre entière sécurité lors de vos utilisations de cet équipement, pas plus qu'ils n'accepteront de responsabilité pour quelque dégât que ce soit. De même en ce qui concerne des blessures ou décès résultant de l'utilisation de cet équipement. Il devrait être utilisé uniquement par des pilotes qualifiés et compétents ou par des personnes sous supervision d'instructeurs qualifiés. Vous ne devez pas utiliser un tel équipement si vous n'êtes pas formé pour.

Vous seul, en tant que pilote qualifié et compétent, endossez l'entière responsabilité de la connaissance d'une utilisation correcte et sûre de cet équipement de parapente ainsi que de sa maintenance. Vous vous engagez à l'utiliser uniquement pour le but dans lequel il a été conçu et à appliquer les procédures de sécurité appropriées, avant et pendant son utilisation.

Garantie

GarantieTriple Seven :

Toutes les ailes Triple Seven sont garanties 24 mois dans le cadre d'une utilisation normale, contre tout défaut d'origine qui ne soit pas le résultat de dégradation ou d'accident.

Enregistrement produit

Pour pleinement profiter de nos services de garantie et de maintenance, vous devez enregistrer votre parapente sur notre site Internet. Désireux de vous procurer un bon soutien-produit, nous vous invitons à le faire, même si vous avez acheté votre voile d'occasion.

Triple Seven Warranty & Product registration:

http://www.777gliders.com/tripleseven/support

Impliqué

En tant que pilote Triple seven, nous vous invitons à nous contacter pour toute problématique pratique ou théorique concernant votre équipement ou vos techniques. Et nous vous encourageons aussi à nous envoyer les photos de vols vols, vos vidéos ou simplement vos cartes postales. Nous comptons bien entendre parler de vous et de vos palpitantes aventures avec votre nouvelle Pawn ! Rejoignez nous sur Facebook et partagez votre passion. Et amusez-vous !

Contact

Triple Seven Gliders

Entreprise : 777 jadralna padala d.o.o.

Adresse : Ulica Ane Ziherlove 10

Code Postal /Ville : 1000 Ljubljana

Pays : Slovenia

Tel. : +386 40 777 313

Email : info@777gliders.com

Ressources en ligne

Pour assistance, denières nouvelles, informations produit, etc, visiter

Site officiel :
www.777gliders.com/fr

Facebook :
www.facebook.com/TripleSevenParagliders

Inscription à la lettre d'infos :
http://777gliders.us3.list-manage1.com/subscribe?u=a07c3f2e3270df07210de315e&id=75c68c0b29

Questions, suggestions

info@tripleseven.fr



Les 5 meilleures astuces

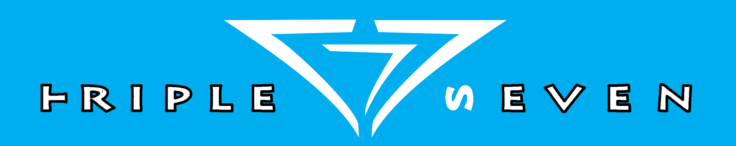
1. Maîtrisez les techniques de contrôle au sol et de décollage. C'est une excellente manière de ressentir son aile et permet de travailler les bases du pilotage actif en toute sécurité.

2. Volez avec des amis et amusez-vous ! Partagez de palpitantes histoires et posez des questions aux pilotes plus expérimentés.

3. La sécurité dabord, souvenez-vous qu'il vaut mieux être au sol et regretter de ne pas être en l'air Plutôt que d'être en l'air en regrettant de ne pas être au sol. Les montagnes seront toujours là demain.

4. Etape par étape, utilisez votre matériel et entrainez-vous. Monter est primordial ! La hauteur est notre Carburant. Entrainez vous tout particulièrement en conditions faibles, sans craindre l'échec.

5. Faites des stages SIV, Thermique, Cross et adoptez une attitude orientée « sécurité ».


TRIPLE SEVEN